УДК 332; 338.24

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ АВИАЦИОННОГО КЛАСТЕРА В КОНТЕКСТЕ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ РЕГИОНА

Инна Владимировна Захарова,
кандидат педагогических наук,
доцент кафедры
управления и экономики на воздушном транспорте,
Ульяновское высшее авиационное училище
гражданской авиации (институт),
Ульяновск, Российская Федерация
inna73reg@yandex.ru

Предмет/тема. *В статье рассмотрено развитие авиационного транспорта России в сложных экономических и социально-политических условиях. Проанализирована промышленная политика на региональном уровне. На примере авиационного кластера в Ульяновской области показана эффективность сочетания административного регулирования и рыночной самоорганизации производственных систем.*

Цель/задачи. *Цель – анализ мер и результатов административного влияния на развитие экономики и территориального авиационного кластера.*

Методология. *В ходе исследования использованы междисциплинарный и статистический виды анализа.*

Результаты. *Изучены пути поддержки промышленного развития и инвестиционной привлекательности региона, обоснована эффективность программно-целевого подхода и мер стимулирования кластерообразования в контексте региональной промышленной политики. Обосновано, что кластерное управление авиастроительным комплексом наиболее актуально в современной экономической ситуации. Обобщены показатели развития авиационного кластера Ульяновской области. Проанализированы итоги реализации кластерной политики правительства региона. Дана детализация эффективности мер административного управления развитием авиационного кластера.*

Область применения результатов. *Результаты исследования предназначены для управления авиастроительными предприятиями и авиационными кластерами, а также территориальными промышленно-логистическими комплексами. Кроме этого, применение результатов исследования необходимо при разработке региональной промышленной политики, государственных и региональных нормативно-правовых документов и программ в области промышленной политики и развития авиационной сферы.*

Выводы/значимость. *Сделан вывод о том, что кластерный подход к управлению территориальными промышленными комплексами приходит на смену отраслевому управлению и будет востребован в высокотехнологичных секторах экономики, и в частности в авиационной сфере. Для устойчивых результатов промышленной политики в регионе в долгосрочной перспективе предложен комплекс законодательных, кадровых, организационно-технологических мер поддержки со стороны органов федеральной и региональной власти.*

Ключевые слова: *управление, авиационный кластер, промышленная политика, администрирование*

Проблематизация

Сфера воздушного транспорта в Российской Федерации в последнее десятилетие активно развивается: темпы роста пассажирооборота почти втрое

превышают рост мирового рынка авиаперевозок. По данным Федерального агентства воздушного транспорта, если в 2012 г. пассажирооборот в России составил 195,775 млрд пкм (на 17,4% больше 2011 г.) и было перевезено 74,033 млн пассажиров, то в 2013 г. пассажирооборот составил уже 226,111 млрд пкм, пассажиропоток вырос еще на 14% и достиг 84,443 млн чел. Увеличиваются коэффициенты коммерческой загрузки воздушных судов и занятости кресел, растет объем перевезенных грузов. Для сохранения этих тенденций в условиях импортозамещения важно развитие авиастроительного производства. Оно существует в стране в форме территориальных производственно-логистических систем, поэтому управление авиастроением наиболее эффективно на основе кластерного подхода. Такой подход приходит на смену отраслевому управлению, что особенно актуально в высокотехнологичных секторах экономики.

Кластерные сети являются каркасом отраслей как на региональном уровне, так и в масштабе мирового промышленного производства. На смену отраслевой модели развития национальной экономики приходит модель кластерной организации экономики [1], поскольку отраслевая структура организации экономики, как правило, консервативна и в своем стремлении к самосохранению препятствует новым тенденциям [2]. Кластерный подход к управлению экономическими системами более продуктивен, кооперация предприятий внутри них сочетается с конкуренцией, что обеспечивает качественный рост вследствие сочетания отраслевых и территориальных каналов производства и распределения кластерной ренты [3]. Такие сущностные черты кластера, как географическая концентрация предприятий, специализация, долгосрочный характер кластерных проектов, обусловливают одновременно устойчивость и гибкость хозяйственной деятельности структуры. Это подтверждает анализ и зарубежного [4–8], и отечественного опыта кластерных образований [9, 10].

Отраслевой подход рассматривает управление как непосредственное влияние управляющей системы на управляемую систему. Такое «механистическое» воздействие характерно для технических систем (принцип рычага) либо для командно-административной экономики. Кластерная парадигма экономического развития предполагает опосредованное влияние управляющей системы на управляемую путем формирования условий для наиболее эффективной деятельности управляемых экономических субъектов. Это требует изменения принципов и методов государственного и регионального управления производственными комплексами. В модели традиционной отраслевой экономики роль правительства заключается в предоставлении ресурсов и в управлении макроэкономикой. В модели кластерной экономики государственные структуры предоставляют информацию и стимулируют взаимодействующие государственно-частные партнерства [11, с. 48].

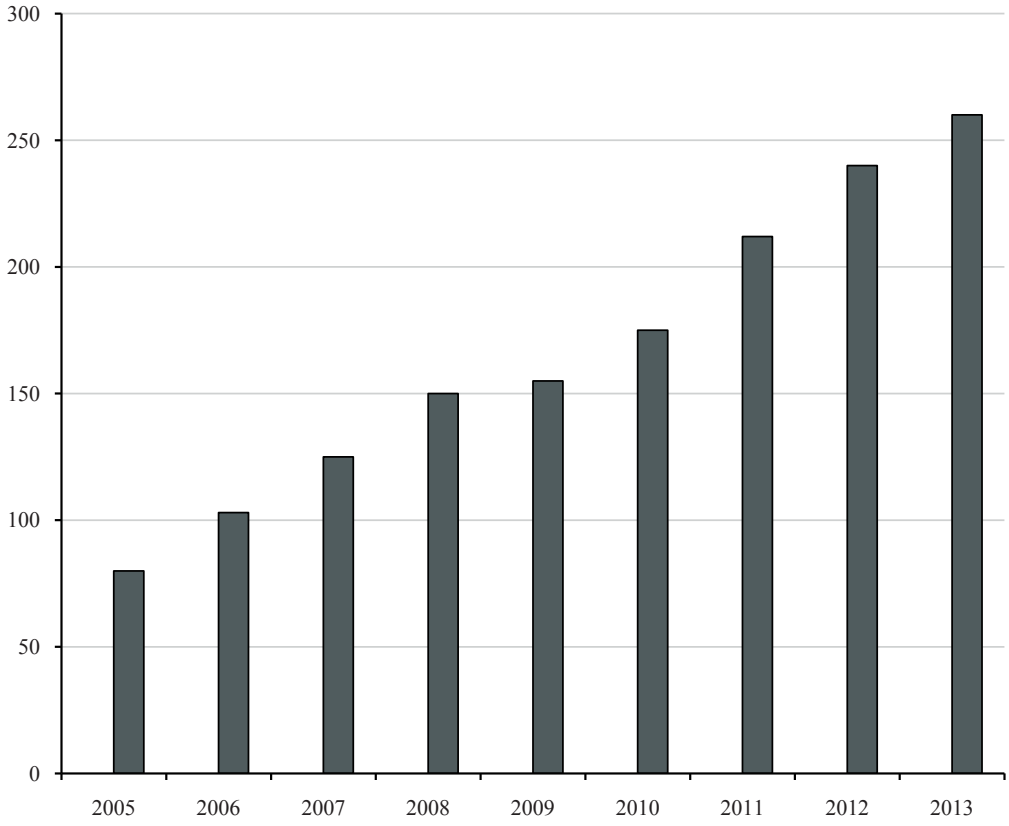
Промышленная политика Ульяновской области осуществляется в рамках программно-целевого подхода, а на смену отраслевой логике управления экономикой региона приходит логика кластерного управления. Это меняет принципы и механизмы работы аппарата управления, требует оценки экономики региона не столько по отраслевым показателям, сколько в разрезе отдельных рынков и производственных площадок. Развитие авиационного кластера Ульяновской области стало результатом последовательной промышленной политики региона и представляет как практический, так и научный интерес. По мнению специалистов, существуют разнообразные признаки развития кластера – укрупнение лидеров, географическая концентрация предприятий, наращивание экспортного потенциала, межфирменная кооперация и пр. [12, с. 13]. Однако в данной статье будут рассмотрены два показателя (количество предприятий, интегрировавшихся в кластерную структуру, и объем инвестиций, привлеченных в кластерные проекты). Опыт управления региональным кластером «Ульяновск-Авиа» позволяет выявить ряд организационно-экономических закономерностей.

Поскольку отечественная авиационная промышленность относительно недавно получила новый импульс развития, то для анализа управления кластерными структурами в данной сфере пока недостаточно эмпирической базы. Однако исследователи [13, 14] уверены в том, что предприятия военно-промышленного комплекса функционируют как ядро кластера, а его эффективное функционирование требует государственно-частного партнерства и согласования интересов интегрированных компаний с интересами региона.

Авиакластер в структуре экономики Ульяновской области

Ульяновская область характеризуется высокой степенью развития промышленности, кото-

рая составляет 30% структуры ВРП, а машиностроение имеет 53,2% в общем объеме обрабатывающих производств. В структуре промышленного производства региона удельный вес отрасли производства транспортных средств и оборудования составляет более 40%. Через регион проходят транспортные коммуникации всех направлений России, международные воздушные линии, поэтому в структуре ВРП высока доля транспорта и связи (14,2%). Валовый региональный продукт стабильно растет (рис. 1). По прогнозу Министерства финансов Ульяновской области, темпы прироста ВРП будут ускоряться (с 4,5% в 2013 г. до 5,4% в 2016 г.)



Источник: данные Министерства экономразвития Ульяновской области.

Рис. 1. Динамика объемов ВРП Ульяновской области (в основных ценах соответствующих лет), млн руб.

Основные цели бюджетной политики области – это обеспечение сбалансированности бюджета, оптимизация структуры расходов и переход на программно-целевые методы управления. Доходы областного бюджета относительно стабильны. В 2011 г. они составляли 31,1 млрд руб., в 2012 и 2013 гг. – 34,3 млрд руб. и 33,1 млрд руб. соответственно, бюджет 2014 г. предусматривает 28,9 млрд руб. доходов. Налог на прибыль организаций ежегодно составляет 20–24% доходной части областного бюджета. Базовые предприятия кластера «Ульяновск-Авиа» являются крупнейшими налогоплательщиками области. В 2014 г. ООО «Авиакомпания Волга-Днепр» и ЗАО «Авиастар» занимали четвертое и пятое места рейтинга по объемам выплаченных налогов[1]. В структуре бюджета Ульяновской области преобладают расходы на обеспечение социальной политики, включая финансовую помощь бюджетам муниципальных образований. Поддержки промышленного производства из областного бюджета не предусмотрено.

Авиационный кластер – это приоритетный объект промышленной политики Ульяновской области. Консорциум «Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-Авиа» создан в 2009 г. для «формирования устойчивого развития отрасли и повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции»[2]. В 2012 г. на авиасалоне ILA Berlin Air Show кластер «Ульяновск-Авиа» был принят в европейское партнерство аэрокосмических кластеров, будучи единственным представителем России.

Кластер «Ульяновск-Авиа» относится к «кластерам традиционного типа в старопромышленном регионе» [15] (классификация О.М. Трофимовой). Это вертикально интегрированная система, имеющая устойчивые или потенциальные межфирменные

[1] Путеводитель по региональному бюджету на 2014 г. URL: http://www.ulgov.ru/docs/budget2014guide.pdf .

[2] *Морозов С.И.* Региональная политика формирования промышленных кластеров (на примере Ульяновской области) // Проблемы современной экономики. 2011. № 3. URL: http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3726.

связи с элементами инновативности, конгломерат крупных предприятий в центре внутренней структуры с множеством малых предприятий, реализующих дополнительные, вспомогательные и обслуживающие функции. Специфичной чертой таких кластеров является активное участие федеральных и региональных органов власти в стимулировании их формирования. В составе кластера – 64 организации, специализирующиеся на гражданском крупном и малом авиастроении, на производстве авионики, композитных материалов для авиастроения, на логистике, на международных и внутрироссийских грузоперевозках, на подготовке кадров для авиации России и стран СНГ. В кластер входят международные аэропорты «Ульяновск-Центральный» и «Ульяновск-Восточный». Головное предприятие кластера ЗАО «Авиастар-СП» является членом ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», кластер реализует проекты федерального значения.

Об уровне развития производственной инфраструктуры авиакластера свидетельствует коэффициент локализации авиационной сферы в регионе *KL*, который рассчитывают по формуле (1):

$$KL = \frac{W_{\text{рег}}}{W_{\text{РФ}}}, \qquad (1)$$

где $W_{\text{рег}}$ – удельный вес авиастроения в структуре производства региона;

$W_{\text{РФ}}$ – удельный вес авиастроения в структуре производства страны.

Кроме этого, коэффициент локализации отражает соотношение удельных весов занятости населения в отраслях промышленности, а также может рассчитываться:

– по объемам производства отрасли на душу населения региона;
– по объемам основных производственных фондов;
– по численности основного персонала;
– по инвестициям в основной капитал;
– по фондоотдаче, исходя из соотношения территориальных и общегосударственных показателей [16, с. 174].

Данный коэффициент показывает высокую степень локализации авиапромышленности в Ульяновской области.

Объем выручки российских предприятий авиапрома в 2010 г. составлял более 504 млрд руб., численность населения России – 142,8 млн чел., среднедушевая выручка от авиастроения – 3 529,41 руб. В Ульяновской области в тот период проживали 1,302 млн чел., оборот авиакластера достиг 47 млрд руб., а среднедушевой оборот авиапроизводства – 36 098,3 руб. Тогда по формуле (1) коэффициент локализации относительно среднедушевых объемов авиапроизводства равен *KL* = 10,2. В 2014 г. численность населения России достигла 146,1 млн чел., а в самолетостроении занято около 90 тыс. чел. (0,06%). Население Ульяновской области составляет 1 266 тыс. чел., из них около 30 тыс. чел. (2,37%) работают на предприятиях авиакластера. По соотношению занятых в авиастроении России и в Ульяновской области коэффициент локализации авиапрома в регионе составляет *KL* = 39,5. Это означает, что регион объективно является центром развития воздушного транспорта России.

Поручением Председателя Правительства РФ от 28.08.2012 № ДМ-П8-5060 был утвержден перечень программ развития инновационных территориальных кластеров. В этот перечень включены четыре кластера авиационной специализации, в том числе «Ульяновск-Авиа». Программа развития инновационных территориальных кластеров предусматривает качественный и количественный рост кластера. К 2016 г. планируется не только кратное увеличение его основных производственных показателей, но предусмотрен и рост налоговых платежей участников кластера более чем в 5 раз, что связано с ростом выручки по основным видам продукции (табл. 1, 2).

Развитие авиакластера невозможно без инновационной среды. В 2009–2010 гг. Ульяновская область занимала первое место в Приволжском федеральном округе по патентным заявкам, поданным из расчета на 10 000 чел. населения. В настоящее время в регионе существуют 53 малых инновационных предприятия (из них 18 созданы при вузах). Численность персонала, занятого исследованиями и разработками, достигает 7 000 чел. Основной проблемой инновационного развития Ульяновской области является отсутствие эффективного механизма коммерциализации инновационных технологий и механизма создания малых инновационных предприятий. Этот недостаток преодолевается за счет функционирования промышленных кластеров [17]. «Ульяновск-Авиа» вошел в федеральный перечень региональных инновационных кластеров, поскольку имеет развитую инфраструктуру, а его предприятия активно занимаются НИОКР.

По данным Центра исследований и статистики науки Министерства образования и науки Российской Федерации, Ульяновская область находится

Таблица 1

Плановая динамика показателей развития кластера «Ульяновск-Авиа»

Показатель	2011 г.	2016 г.
Количество предприятий – участников кластера	34	241
В том числе количество предприятий малого и среднего бизнеса	4	184
Объем производства кластера, млн руб.	47 578	250 000
Объем экспортных продаж, млн руб.	25 002	77 000
Количество работников на предприятиях кластера, чел.	27 802	37 000
Доля работников кластера с уровнем заработной платы, превышающим на 100% средний уровень в регионе, %	35	60
Выработка на одного работника, млн руб./чел. в год	1,73	6,76
Сумма налогов, уплаченных предприятиями кластера в бюджеты всех уровней (за период), млн руб.	7 136	37 500

Источник: составлено автором по данным проекта перечня пилотных программ развития инновационных территориальных кластеров от 05.07.2012.

Таблица 2

Совокупная выручка предприятий кластера «Ульяновск-Авиа», млрд руб.

Продукция и услуги	2011 г.	2016 г.	Прирост, %
Авиационная техника	2,60	22	746,15
Самолеты малой авиации	0,03	6,55	21 733,33
Авиационные приборы и системы	5,64	30,20	435,46
Техническое обслуживание и ремонт авиатехники	1,10	4,60	518,18
Услуги по грузовым авиаперевозкам, в том числе сверхтяжелых негабаритных грузов на АН-124	31,80	110	245,91
Подготовка специалистов, инжиниринг, НИОКР	5,80	52	796,55
Материаловедение, обработка авиаматериалов	0,20	5,10	2 450,00
Прочие	0,40	19,55	4 787,50
Итого …	47,57	250,0	425,54

Источник: составлено автором по данным проекта перечня пилотных программ развития инновационных территориальных кластеров от 05.07.2012.

в числе лидеров по развитию инновационного потенциала. Согласно оценкам НИУ ВШЭ, с 2012 г. область находится в десятке лучших регионов России по инновационному рейтингу[3]. Этому способствовали закон Ульяновской области от 26.10.2006 № 161-ЗО «О государственной поддержке приоритетных инновационных проектов Ульяновской области», областной совет по модернизации экономики и инновационному развитию, а также областная целевая программа «Развитие инновационной деятельности в Ульяновской области на 2011–2015 гг.»[4]. Таким образом, развитие авиакластера как социально-экономической системы детерминируется и рыночными механизмами, и активной деятельностью региональной власти в рамках промышленной политики территории.

Меры административной поддержки развития кластера

Областное правительство активно позиционирует регион как центр авиастроения. Административные усилия, направленные на формирование имиджа кластера «Ульяновск-Авиа», нельзя рассматривать как немотивированные затраты. В 2008 г. было принято решение о приоритетности развития авиационного направления в экономике региона, стартовал проект «Авиационная столица России». В 2009–2011 гг. реализовывалась областная целевая программа «Ульяновск – авиационная столица», которая способствовала повышению конкурентных позиций предприятий кластера «Ульяновск-Авиа» и привлечению инвестиций в его проекты. Продолжение данной работы происходило в рамках областной целевой программы, принятой на 2012–2014 гг. В итоге в Ульяновской области состоялись международные авиатранспортные форумы МАТФ-2011, МАТФ-2012, МАТФ-2014, были начаты строительство центра техобслуживания и ремонта воздушных судов ООО «ФЛ Техникс Ульяновск» и реконструкция аэропорта им. Н.М. Карамзина, который в 2014 г. получил статус международного аэропорта.

Развитие авиакластера происходит в условиях активной промышленной политики Ульяновской области, основными направлениями которой являются модернизация промышленного производства, создание оптимальных условий для среднего и малого предпринимательства. В соответствии со Стратегией развития Ульяновской области до 2020 г., утвержденной распоряжением правитель-

[3] Рейтинг инновационного развития субъектов Российской Федерации. М.: ВШЭ, 2014. С. 19–21.

[4] Об утверждении областной целевой программы «Развитие инновационной деятельности в Ульяновской области на 2011–2015 гг.: постановление правительства Ульяновской области от 01.01.2001 № 37/753-пр.

ства Ульяновской области от 07.10.2008 (далее – Стратегия развития), одним из стратегических направлений развития региональной экономики является развитие кластеров на базе исторически сложившихся отраслей экономики. На основе Стратегии развития разработана Концепция кластерной политики Ульяновской области. Цель концепции – повышение конкурентоспособности региональной экономики за счет создания кластеров на базе действующих хозяйствующих субъектов, учебных заведений и научных организаций, а также за счет привлечения на территорию региона новых предприятий и организаций, необходимых для полного «доукомплектования» создаваемых кластеров[5]. Для достижения этой цели правительство Ульяновской области решает следующие задачи:

– анализ конкурентоспособности региональной экономики, изучение текущего положения и потенциала существующих хозяйствующих субъектов, их продукции и услуг, учебных заведений и научных организаций, инвестиционного и кадрового потенциала муниципальных образований для создания пилотных кластеров, возможных форм получения финансовой поддержки на федеральном уровне, реализации проектов ГЧП и т.д.;
– пропаганда и организация общественного обсуждения преимуществ кластерного подхода как эффективного инструмента промышленной политики на региональном уровне;
– создание индустриальных парков и подготовка перспективных инвестиционных площадок, обеспечение их инженерной и транспортной инфраструктурами для привлечения прямых инвестиций в промышленность.

В Ульяновской области создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) «Ульяновск-Восточный»[6] для техобслуживания и переоборудования воздушных судов, авиастроения, логистики. ПОЭЗ будет действовать до 2058 г., в настоящее время она занимает 120 га, в перспективе ее площадь увеличится до 640 га. Резидентам ПОЭЗ предоставляются существенные льготы (налог на прибыль – всего 2%, налог на имущество отменен на 15 лет, налог на землю и транспортный налог отменены на 10 лет). Товары, ввозимые на территорию ПОЭЗ из-за границы и вывозимые с ее территории за рубеж, не облагаются таможенными пошлинами и НДС. Резидентам зоны предоставляются государственные субсидии, администрирование по принципу «одного окна», а оплата за подключение объектов к сетям осуществляется за счет федерального и регионального бюджетов. Эти преференции снижают издержки резидентов ПОЭЗ до 30%, что значимо для развития кластера «Ульяновск-Авиа».

Правительством Ульяновской области в 2012 г. утверждена Программа развития авиакластера[7], включающая следующие меры:

– содействие институциональному развитию авиационного кластера, а также деятельности по стратегическому планированию развития кластера;
– развитие механизмов поддержки проектов, направленных на повышение конкурентоспособности предприятий и содействие эффективности их взаимодействия;
– повышение эффективности системы профессионального образования, содействие сотрудничеству предприятий и образовательных организаций;
– осуществление целевых инвестиций в развитие инженерной и транспортной инфраструктур, жилищное строительство, реализуемое с учетом задач развития кластера.

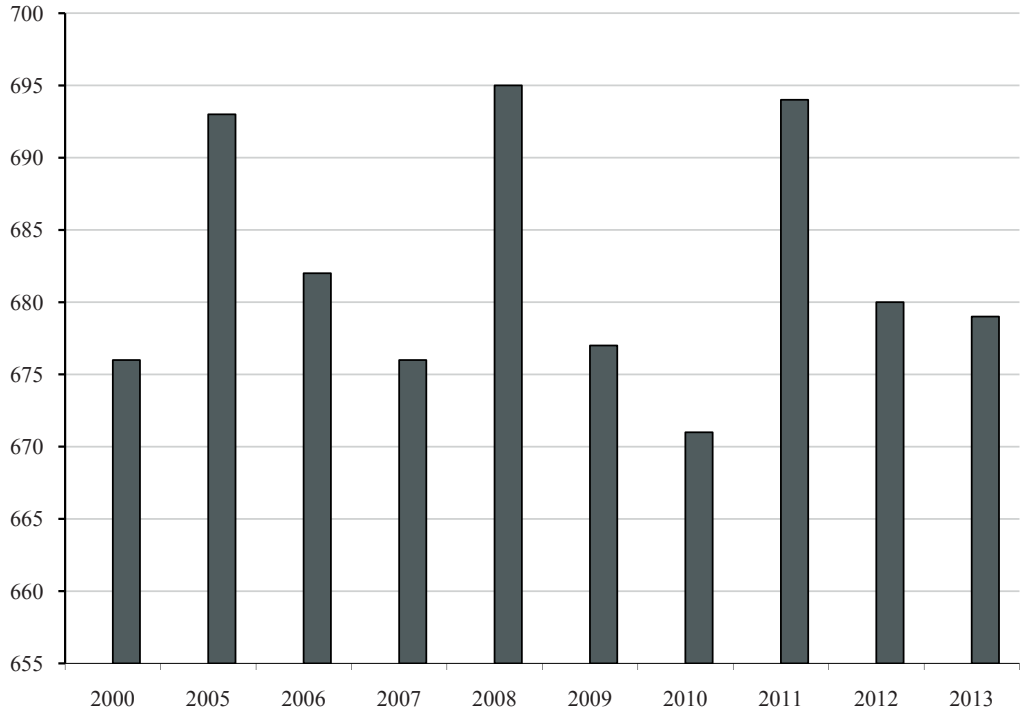
В рамках указанных мер в 2014 г. ЗАО «Авиастар-СП» освобожден от земельного налога в размере 40% налогооблагаемой базы (решение Ульяновской городской Думы от 25.09.2013 № 110). Сэкономленные средства направлены на развитие предприятия, совершенствование его материально-технической базы и на создание комфортных условий труда, что закреплено в соглашении администрации предприятия и муниципалитета. В результате в декабре 2014 г. заработная плата ЗАО «Авиастар-СП» выросла на 15% по отношению к декабрю 2013 г.

Численность экономически активного населения Ульяновской области составляет 679,8 тыс. чел., хотя это значение колеблется (рис. 2). Средний возраст работающих граждан – 40,7 года. Это один из самых высоких показателей в Приволжском федеральном округе.

[5] Концепция кластерной политики правительства Ульяновской области. URL: http://ulcluster.ru/about.html.

[6] О создании на территории Ульяновской области портовой особой экономической зоны: постановление Правительства РФ от 30.12.2009 № 1163 (ред. от 26.09.2013).

[7] URL: http://innovation.gov.ru/sites/default/files/documents/2014/6002/1847.pdf.



Источник: авторская разработка.

Рис. 2. Численность экономически активного населения Ульяновской области, тыс. чел.

Рост промышленного производства и развитие высокотехнологичных отраслей региона невозможны без молодых специалистов. Проекты, реализуемые в кластере «Ульяновск-Авиа», нуждаются в привлечении квалифицированных кадров (табл. 3).

Специалистам авиакластера предоставляют льготные условия для получения ипотечного кредита и служебные квартиры. За трудовые достижения работникам авиационной сферы выплачивают стипендию губернатора Ульяновской области им. П.В. Дементьева и ежегодные премии. Молодым сотрудникам, проработавшим на авиационном предприятии три года, выплачивают единовременное пособие в размере 80 тыс. руб. [18, с. 330].

Финансовая поддержка авиакластера со стороны правительства области ограничена возможностями регионального и муниципальных бюджетов. В условиях экономической нестабильности важно, чтобы меры поддержки предприятий приносили максимальный эффект. Это возможно, если региональная промышленная политика имеет соответствующее научно-методическое обоснование.

Принципы управления территориальным авиационным кластером

В условиях плановой экономики территориальные производственные комплексы в стране развивались как системы, полностью подчиненные государственному управлению. В рыночных условиях деятельность территориальных производственно-экономических систем предполагает сочетание ме-

Таблица 3

Инвестиционные проекты в сфере авиастроения Ульяновской области

Проект	Инвестор	Сроки реализации	Создано рабочих мест, ед.	Муниципальное образование
Реализация программы технического перевооружения и подготовки производства изделия 476	ЗАО «Авиастар-СП»	2014 г.	1 045	Ульяновск
Создание центра по ремонту и техническому обслуживанию воздушных судов	ООО «Волга-Днепр Техникс Ульяновск»	2013–2015 гг.	705	Чердаклинский район
Создание производства композитных конструкций	ЗАО «Аэрокомпозит Ульяновск»	2013 г.	200	Ульяновск
Итого…	–		1 950	–

Источник: составлено автором по данным областной целевой программы «Оказание содействия добровольному переселению в Ульяновскую область соотечественников, проживающих за рубежом, на 2014–2015 гг. URL: http://ulgov.ru/правительство/заседания-правительства-уо/архив/архив-2013/архив-проектов-постановлений---2013/о-программе-содействия-переселению.html.

ханизмов их самоорганизации и государственного регулирования. Исходя из пропорций данных форм управления, М. Энрайт описал четыре механизма проведения кластерной политики:

1) каталитическая кластерная политика – правительство сводит заинтересованные стороны (например, частные компании и исследовательские организации) между собой, но обеспечивает ограниченную финансовую поддержку реализации проекта;
2) поддерживающая кластерная политика – каталитическая функция государства дополняется его инвестициями в инфраструктуру регионов, образование, тренинг и маркетинг для стимулирования развития кластеров;
3) директивная кластерная политика – поддерживающая функция государства дополняется проведением специальных программ, нацеленных на трансформацию специализации регионов с помощью развития кластеров;
4) интервенционистская кластерная политика – правительство наряду с выполнением своей директивной функции перенимает у частного сектора ответственность за принятие решения о развитии кластеров и формирует его специализацию посредством трансфертов, субсидий, ограничений и активного контроля за компаниями в кластере.

Отечественные авиапредприятия исторически представляют собой интегрированные структуры. Территориально-промышленные комплексы были оптимально управляемыми единицами плановой экономики. Все производство от авионики до агрегатов координировалось государственными планами. Не было зависимости от зарубежных партнеров, т.е. симбиоз компаний в «постсоветских» кластерах является их родовой характеристикой, в то время как интеграция кластерных структур в условиях рыночной конкуренции является следствием их эволюционирования. Не всякий альянс компаний становится кластером, а «кластерная экономика – это не новая экономика, а новый способ организации микроэкономической политики по отношению к пространственным и внепространственным мезоэкономическим системам (кластерам) [19]. При этом стратегические альянсы предусматривают лишь эффективное сотрудничество предприятий, которое обеспечивает продолжительное взаимодействие и достижение совместно установленных стратегических целей [20, с. 29], а интегрированные корпоративные структуры могут иметь как централизованное, так и децентрализованное управление [21].

Существует мнение, что в более успешных вариантах региональной экономики наблюдается тенденция к росту либеральных методов управления при росте конкурентности товарного продукта региона. И, наоборот, при низкой конкурентности наблюдается тенденция к активному институциональному и финансовому вмешательству государственных органов власти в управление предприятиями. Очевидно, что под успешностью в этом случае понимается экономическая эффективность кластерных структур, их способность к саморазвитию. Следует отметить, что предприятия авиастроения не всегда имеют возможность такой самоорганизации. Их деятельность зависит от государственных и межгосударственных контрактов, отпускная цена продукции может быть регламентирована госзаказом независимо от себестоимости. Даже маркетинговые коммуникации авиастроительных предприятий регламентируются государственными органами. Так, участие авиастроителей в международной выставочной деятельности курируют Минпромторг России, ГК «Ростехноологии», ОАО «Рособоронэкспорт», Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству РФ, а составленный ею перечень международных выставок, в которых планируется участие российских предприятий, утверждается Правительством РФ. При этом авиастроители не имеют достаточно оборотных средств на развитие. Резервы развития авиакластеров связаны с активной промышленной политикой их регионов, что подтверждается опытом Ульяновской области.

Такой подход соответствует модели пространственного развития и управления российской экономикой А.И. Татаркина. По его мнению, необходимо «создание каркаса региональных (республиканских, областных, краевых, окружных) и территориальных (городских, районных) центров сосредоточения экономического роста, способных формировать и передавать сопредельным субъектам инновационные импульсы развития экономики» и «формирования новых форм пространственной организации экономики посредством создания бизнес-территорий в границах региона и/или муниципалитетов как одного из реальных институтов территориально-производственного саморазвития, примерами чего являются технополисы, технопарки, специальные (особые) экономические зоны, промышленные и индустриальные парки, транспортно-логистические

центры, специализированные торгово-складские зоны» [22, с. 29].

Авиационные кластеры в России, сформировавшиеся на базе территориальных производственных комплексов, могут стать такими «каркасными» площадками экономического роста. Для этого требуется координация усилий бизнеса, региональных и федеральных органов власти, научных и образовательных организаций. «Успешная реализация программ по формированию и специальному стимулированию кластерных структур возможна исключительно при наличии общерегиональной стратегии развития. На базе кластеров должно достигаться оптимальное равновесие между национальным и региональным бизнесом. Также должно осуществляться региональное стимулирование кластеров [23, с. 72]. Если региональные кластерные системы сельскохозяйственного или туристического профиля способны к саморазвитию при каталитической кластерной политике, то авиационные кластеры России в настоящее время нуждаются в большем патернализме. Необходимость в такой поддержке связана с отдаленным горизонтом инвестирования в авиационной сфере, с долгосрочностью технических и организационных проектов, отдача от которых возможна только через 5–10 лет. Специалисты утверждают, что даже прогнозирование спроса на авиационную технику сменяется «подходом на основе активного управления спросом» со стороны как предприятий, так и государства [24, с. 86]. Кластерная политика поддерживающего типа приводит не только к развитию авиационного кластера, но и способствует развитию кадрового, инновационного и инвестиционного потенциалов региона.

При разработке промышленной политики необходимо учитывать, что эффект от поддержки государством значимых отраслей экономики отсрочен во времени. Отраслевые рынки в короткий срок реагируют на господдержку, а для возникновения региональных эффектов необходимо несколько циклов отдачи от капиталовложений, чтобы накопленные территориями налоговые ресурсы привели к социально-экономическим результатам. Так, закон Ульяновской области от 09.11.2004 № 073-ЗО «О промышленной политике в Ульяновской области», направленный на поддержку производителей, был принят в 2004 г., однако только в 2013–2014 гг. область стала одним из лидеров России по объемам привлеченных инвестиций и темпам промышленного производства.

Авиационная сфера России с 2000-х гг. ощущает поддержку со стороны федеральной власти. За этот период был внедрен ряд федеральных целевых программ, стимулируется инновационное и инфраструктурное развитие. Новый закон о промышленной политике Российской Федерации структурирует отношения государственных структур и производителей и направлен на создание условий для развития технологических систем. Кластеризация экономики является объективной реальностью, поэтому управление развитием авиатранспортной сферы должно происходить на базе кластерного подхода. Положительные результаты такого управления возможны при координации законодательных, кадровых, организационно-технологических мер поддержки со стороны органов федеральной и региональной власти.

Список литературы

1. *Смородинская Н.В.* Тройная спираль как новая матрица экономических систем // Инновации. 2011. № 4. С. 66–78.

2. *Комков Н.И., Романцов В.С., Федулова Л.И., Ягудин И.М.* Кластерный подход к инновационно-технологическому развитию России и Украины: методические и организационные вопросы // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2013. № 3. С. 68–73.

3. *Белоконская Е.Г.* Проектное управление и финансирование промышленно-территориального кластера // Известия вузов. Сер.: Экономика, финансы и управление производством. 2010. № 2. С. 3–9.

4. *Рекорд С.И.* Развитие промышленно-инновационных кластеров в Европе: эволюция и современная дискуссия: монография. СПб.: СПбГУЭФ, 2010. 109 с.

5. *Дежина И.Г.* Технологические платформы и инновационные кластеры: вместе или порознь? М.: Институт Гайдара, 2013. 124 с.

6. *Корчагина Н.А.* Кластерная политика – технология повышения эффективности управления компаниями: монография. Астрахань: Астраханский университет, 2009. 117 с.

7. *Ленчук Е.Б., Власкин Г.А.* Кластерный подход в стратегии инновационного развития зарубежных стран // Проблемы прогнозирования. 2010. № 5. С. 38–51.

8. *Неустроева Н.А.* Механизмы образования промышленных кластеров // Российское предпринимательство. 2011. № 5–1. С. 52–56.

9. *Абашкин В.Л., Бояров А.Д., Куценко Е.С.* Кластерная политика в России: от теории к практике // Форсайт. 2012. Т. 6. № 3. С. 16–27.

10. *Валюхов С.Г., Гаджиметов Б.Э.* Кластерный подход – эффективный инструмент модернизации производства и привлечения инвестиций в регион // Инновационный вестник Регион. 2011. № 4. С. 48–53.

11. *Рекорд С.И.* Методология развития кластерных систем как мезоуровня международной экономической интеграции: монография. СПб.: СПбГУЭФ, 2012. 211 с.

12. *Шаститко А.Е.* Кластеры как форма пространственной организации экономической деятельности: теория вопроса и эмпирические наблюдения // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 9–32.

13. *Афтахова У.В.* Формирование социально-ориентированного механизма промышленного развития экономики индустриального региона // Российское предпринимательство. 2014. № 9. С. 75–81.

14. *Малышев Е.А., Коновалова У.В.* Основные концептуальные положения по формированию организационно-экономического механизма управления аэрокосмическим кластером на примере Пермского края // Вестник Пермского университета. Сер.: Экономика. 2011. № 2. С. 61–69.

15. *Трофимова О.М.* Методы формирования и реализации кластерной политики в экономике старопромышленного региона // Вопросы управления. 2011. № 4. С. 151–159.

16. Производственные кластеры и конкурентоспособность региона: монография. Вологда: Институт социально-экономического развития территорий РАН, 2010. 246 с.

17. *Булярский С.В., Синицын А.О.* Промышленные кластеры в Ульяновской области // Регионология. 2011. № 3. С. 108–113.

18. *Зиннуров В.Х.* Ульяновский авиационный кластер. Этапы развития // Известия Самарского научного центра РАН. 2012. Т. 14. № 4. 2012. С. 329–332.

19. *Марков Л.С., Ягольницер М.А., Теплова И.Г.* Функционирование и механизмы развития производственного кластера // Регион: экономика и социология. 2010. № 1. С. 287–305.

20. *Пушкарь А.И., Жуков Ю.Е., Пилипенко А.А.* Стратегические группы предприятий: концепция, методология, управление. Харьков: Кроссроуд, 2006. 440 с.

21. *Драчева Е.Л., Либман А.М.* Проблемы определения и классификации интегрированных корпоративных структур // Менеджмент в России и за рубежом. 2001. № 4. С. 25–31.

22. *Клочков В.В.* Прогнозирование спроса на продукцию авиационной промышленности в современных условиях // Проблемы прогнозирования. 2006. № 1. С. 71–87.

23. *Татаркин А.И.* Развитие экономического пространства регионов России на основе кластерных принципов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2012. № 3. С. 28–36.

24. *Хасанов Р.Х.* Партнерство государства и бизнеса в рамках кластерных взаимосвязей: монография. Омск: Омский филиал Московской финансово-промышленной академии, 2010. 240 с.

Regional Economics: Theory and Practice ***Spatial Economics***
ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)

MANAGING THE DEVELOPMENT OF THE AVIATION CLUSTER IN THE CONTEXT OF INDUSTRIAL POLICY OF THE REGION

Inna V. ZAKHAROVA

Abstract

Importance The article examines the development of air transport of Russia in complex economic and socio-political conditions and analyzes the industrial policy at the regional level. As a case study, I use the aviation cluster in the Ulyanovsk region to show the effectiveness of combining the administrative regulation and market self-organization of production systems.

Objectives The aim of the article is to analyze the actions and results of administrative influence on the economic and territorial aeronautical cluster's development.

Methods For the study, I used multidisciplinary and statistical analyses.
Results I considered ways to support the industrial development and investment attractiveness of the region, the efficiency of program- and performance-based incentives and cluster forming approach in the context of regional industrial policy. I prove that the cluster management of an aircraft-building complex of the most important one in the current economic situation. I scrutinize the administrative management of development of the aviation cluster for effectiveness.
Conclusions and Relevance I conclude that the cluster approach to the management of territorial industrial complexes is replacing the branch administration, and it will be in demand in high-tech sectors of the economy and, in particular, in the aviation industry. For sustainable results of industrial policies in the region in the long term, I propose a complex of legislative, human, organizational and technological measures of support from the Federal and regional authorities.

Keywords: management, aviation cluster, industrial policy, administration

References

1. Smorodinskaya N.V. Troinaya spiral' kak novaya matritsa ekonomicheskikh sistem [The Triple Helix as a new matrix of economic systems]. *Innovatsii = Innovation*, 2011, no. 4, pp. 66–78.

2. Komkov N.I., Romantsov V.S., Fedulova L.I., Yagudin I.M. Klasternyi podkhod k innovatsionno-tekhnologicheskomu razvitiyu Rossii i Ukrainy: metodicheskie i organizatsionnye voprosy [A cluster approach to the innovation and technological development of Russia and Ukraine: methodological and organizational issues]. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitie) = MID (Modernization. Innovation. Development)*, 2013, no. 3, pp. 68–73.

3. Belokonskaya E.G. Proektnoe upravlenie i finansirovanie promyshlenno-territorial'nogo klastera [Project management and financing of an industrial and territorial cluster]. *Izvestiya vuzov. Ser.: Ekonomika, finansy i upravlenie proizvodstvom = News of HEI. Series: Economy, Finance and Production Management*, 2010, no. 2, pp. 3–9.

4. Rekord S.I. *Razvitie promyshlenno-innovatsionnykh klasterov v Evrope: evolyutsiya i sovremennaya diskussiya: monografiya* [Development of industrial and innovation clusters in Europe: the evolution and modern discussion: a monograph]. St. Petersburg, St. Petersburg State Economic University Publ., 2010, 109 p.

5. Dezhina I.G. *Tekhnologicheskie platformy i innovatsionnye klastery: vmeste ili porozn'?* [Technology platforms and innovation clusters: jointly or separately?]. Moscow, Gaidar Institute for Economic Policy Publ., 2013, 124 p.

6. Korchagina N.A. *Klasternaya politika – tekhnologiya povysheniya effektivnosti upravleniya kompaniyami: monografiya* [Cluster policy: the technology to increase the effective management of companies: a monograph]. Astrakhan, Astrakhan University Publ., 2009, 117 p.

7. Lenchuk E.B., Vlaskin G.A. Klasternyi podkhod v strategii innovatsionnogo razvitiya zarubezhnykh stran [A cluster approach in the strategy of innovative development of foreign countries]. *Problemy prognozirovaniya = Problems of Forecasting*, 2010, no. 5, pp. 38–51.

8. Neustroeva N.A. Mekhanizmy obrazovaniya promyshlennykh klasterov [Mechanisms to form industrial clusters]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2011, no. 5-1, pp. 52–56.

9. Abashkin V.L., Boyarov A.D., Kutsenko E.S. Klasternaya politika v Rossii: ot teorii k praktike [Cluster Policy in Russia: From Theory to Practice]. *Forsait = Foresight-Russia*, 2012, vol. 6, no. 3, pp. 16–27.

10. Valyukhov S.G., Gadzhimetov B.E. Klasternyi podkhod – effektivnyi instrument modernizatsii proizvodstva i privlecheniya investitsii v region [A cluster approach: the effective instrument for modernization of production and attraction of investment in the region]. *Innovatsionnyi vestnik Region = The Innovative Region Bulletin*, 2011, no. 4, pp. 48–53.

11. Rekord S.I. *Metodologiya razvitiya klasternykh sistem kak mezourovnya mezhdunarodnoi ekonomicheskoi integratsii: monografiya* [A methodology of development of cluster systems as a meso-level of the international economic integration: a monograph]. St. Petersburg, St. Petersburg State Economic University Publ., 2012, 211 p.

12. Shastitko A.E. Klastery kak forma prostranstvennoi organizatsii ekonomicheskoi deyatel'nosti: teoriya voprosa i empiricheskie nablyudeniya [Clusters as a form of spatial organization of the economic activity: a theory and practical observations]. *Baltiiskii region = Baltic Region*, 2009, no. 2, pp. 9–32.

13. Aftakhova U.V. Formirovanie sotsial'no-orientirovannogo mekhanizma promyshlennogo razvitiya ekonomiki industrial'nogo regiona [Formation of a socially oriented mechanism of the industrial development of industrial region economy]. *Rossiiskoe*

predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship, 2014, no. 9, pp. 75–81.

14. Malyshev E.A., Konovalova U.V. Osnovnye kontseptual'nye polozheniya po formirovaniyu organizatsionno-ekonomicheskogo mekhanizma upravleniya aerokosmicheskim klasterom na primere Permskogo kraya [The general concept of forming the economic-organizing mechanism of aerospace cluster management: a case study of the Perm Krai]. *Vestnik Permskogo universiteta. Ser.: Ekonomika = Perm University Herald. Economy*, 2011, no. 2, pp. 61–69.

15. Trofimova O.M. Metody formirovaniya i realizatsii klasternoi politiki v ekonomike staropromyshlennogo regiona [Methods of formation and realization of a cluster policy in the economy of an old industrial region]. *Voprosy upravleniya = Issues of Management*, 2011, no. 4, pp. 151–159.

16. *Proizvodstvennye klastery i konkurentosposobnost' regiona: monografiya* [Production clusters and the competitiveness of the region: a monograph]. Vologda, Institute of Social and Economic Development of Territories of RAS Publ., 2010, 246 p.

17. Bulyarskii S.V., Sinitsyn A.O. Promyshlennye klastery v Ul'yanovskoi oblasti [Industrial Clusters in the Ulyanovsk Region]. *Regionologiya*, 2011, no. 3, pp. 108–113.

18. Zinnurov V.Kh. Ul'yanovskii aviatsionnyi klaster. Etapy razvitiya [The Ulyanovsk aviation cluster. Stages of development]. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra RAN = News of Samara Scientific Center of RAS*, 2012, vol. 14, no. 4, pp. 329–332.

19. Markov L.S., Yagol'nitser M.A., Teplova I.G. Funktsionirovanie i mekhanizmy razvitiya proizvodstvennogo klastera [Industrial clusters: how they operate and develop]. *Region: ekonomika i sotsiologiya = Region: Economics and Sociology*, 2010, no. 1, pp. 287–305.

20. Pushkar' A.I., Zhukov Yu.E., Pilipenko A.A. *Strategicheskie gruppy predpriyatii: kontseptsiya, metodologiya, upravlenie* [Strategic groups of companies: concept, methodology, management]. Kharkov, Krossroud Publ., 2006, 440 p.

21. Dracheva E.L., Libman A.M. Problemy opredeleniya i klassifikatsii integrirovannykh korporativnykh struktur [Problems of definition and classification of the integrated corporate structures]. *Menedzhment v Rossii i za rubezhom = Management in Russia and Abroad*, 2001, no. 4, pp. 25–31.

22. Klochkov V.V. Prognozirovanie sprosa na produktsiyu aviatsionnoi promyshlennosti v sovremennykh usloviyakh [Forecasting of the demand for production of the aviation industry in modern conditions]. *Problemy prognozirovaniya = Problems of Forecasting*, 2006, no. 1, pp. 71–87.

23. Tatarkin A.I. Razvitie ekonomicheskogo prostranstva regionov Rossii na osnove klasternykh printsipov [Development of the economic space of Russia's regions on the basis of cluster principles]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz = Economic and Social Changes: Facts, Tendencies, Forecast*, 2012, no. 3, pp. 28–36.

24. Khasanov R.Kh. *Partnerstvo gosudarstva i biznesa v ramkakh klasternykh vzaimosvyazei: monografiya* [Partnership of the State and business within cluster interrelations: a monograph]. Omsk, Omsk Branch of Moscow Financial and Industrial Academy Publ., 2010, 240 p.

Inna V. ZAKHAROVA
Ulyanovsk Higher Civil Aviation School,
Ulyanovsk, Russian Federation
inna73reg@yandex.ru